

## Monitoring und Evaluation von verkehrlichen Maßnahmen: das Münchner Neubürgerpaket und das Neubürgerpaket für die Region München

Wappelhorst, Sandra

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Wappelhorst, S. (2009). Monitoring und Evaluation von verkehrlichen Maßnahmen: das Münchner Neubürgerpaket und das Neubürgerpaket für die Region München. In C. Jacoby (Hrsg.), *Monitoring und Evaluation von Stadt- und Regionalentwicklung* (S. 118-144). Hannover: Verl. d. ARL. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-359419>

### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

*Sandra Wappelhorst*

**Monitoring und Evaluation von verkehrlichen Maßnahmen:  
Das Münchner Neubürgerpaket und das Neubürgerpaket  
für die Region München**

S. 118 bis 144

Aus:

Christian Jacoby (Hrsg.)

**Monitoring und Evaluation von  
Stadt- und Regionalentwicklung**

Arbeitsmaterial der ARL 350

Hannover 2009

Sandra Wappelhorst

# **Monitoring und Evaluation von verkehrlichen Maßnahmen: Das Münchner Neubürgerpaket und das Neubürgerpaket für die Region München**

## **Gliederung**

- 1 Ausgangslage
  - 2 Räumlicher Geltungsbereich – die Region München
  - 3 Verkehrspolitische Grundsatz-, Ziel- und Maßnahmenvorgaben
  - 4 Neubürgerpakete
    - 4.1 Pilotprojekt „Münchner Neubürgerpaket“
      - 4.1.1 Evaluationsstudie im Rahmen des Pilotprojektes
      - 4.1.2 Fortführung des Projektes
    - 4.2 Pilotprojekt „Neubürgerpaket für die Region München“
      - 4.2.1 Vorbereitende Untersuchungen
      - 4.2.2 Begleitende Untersuchungen
      - 4.2.3 Aktivitäten für Neubürger in der Region München
    - 4.3 Monitoring und Evaluation von Neubürgerpaketen
  - 5 Monitoring- und Evaluationskonzept für ein flächendeckendes regionales Neubürgerpaket
    - 5.1 Initiierung
    - 5.2 Vorschlag für den Ablauf einer Pilotphase
    - 5.3 Vorschlag für ein Indikatorenkonzept
    - 5.4 Vorschlag für die organisatorische und institutionelle Einbindung
  - 6 Fazit
- Literatur

## **1 Ausgangslage**

Die Veränderung des Modal Split in Richtung umweltverträglicher Verkehrsmittel stellt einen wichtigen Aspekt in der Stadt- und Regionalentwicklung dar. So haben die Verkehrsentwicklungen der Vergangenheit gezeigt, dass in den prosperierenden Regionen Deutschlands aufgrund wachsender Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen die Verkehrsbelastungen, gerade auch im Straßenverkehr, deutlich zugenommen haben. Auch für die Zukunft werden weitere Zuwächse im motorisierten Individualverkehr (MIV) prognostiziert. Diese Entwicklungen führen langfristig nicht nur zu einer weiteren Verschärfung

der Verkehrssituation in den Kernstädten selbst, sondern auch in deren Umlandbereichen.

Betrachtet man die Region München, so zeigen auch hier die Entwicklungen der Vergangenheit, dass insbesondere der Stadt-Umland-Verkehr deutlich gewachsen ist und sich dieser Trend in den nächsten Jahren weiter fortsetzen wird. Dies zeigen beispielsweise die Aussagen des Münchner Verkehrsentwicklungsplans. Trotz eines leistungsfähigen regionalen ÖPNV-Systems wird von einem überproportionalen Wachstum der Kfz-Verkehrsleistungen im Bereich des Stadt-Umland-Verkehrs ausgegangen. Danach werden bis zum Jahr 2015 fast 700.000 zusätzliche Wege pro Tag entstehen, wobei die Wegezuwächse der Umlandbevölkerung mit 18% deutlich höher liegen als die der Münchner mit 7%. Grund für diese Entwicklungen ist der weiterhin zu beobachtende Trend, dass die Bevölkerung in den Umlandgemeinden der Landeshauptstadt München deutlich stärker wächst als in der Kernstadt selbst. Bis zum Jahr 2015 wird in der Stadt München mit einer Bevölkerungszunahme von 39.000 Einwohnern, im Umland mit einem Zuwachs von 120.000 Einwohnern gerechnet. Auch die Anzahl der Arbeitsplätze nimmt zeitgleich zu, in der Landeshauptstadt München um 36.000, im Umland um 77.000 (vgl. Landeshauptstadt München 2006a: 15 ff.).

Um den Entwicklungen der o. g. Verkehrsleistungen entgegenzuwirken, sind in der Region München in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von Initiativen und Netzwerken entstanden sowie (Forschungs-)Projekte durchgeführt worden, die sich mit Fragen einer nachhaltigen Mobilität auseinandersetzen. Unter dem Schlagwort „Kooperatives Verkehrsmanagement für die Region München“ (vgl. Frank 1994: 75 ff.) wurde vor allem in der Vergangenheit versucht, die Verkehrsprobleme der Stadt München und der umliegenden Region beispielsweise durch verbesserte Angebote im Nahverkehr, mehr Park & Ride-Möglichkeiten oder verkehrslenkende Maßnahmen mittels moderner Informationssysteme zu mindern (vgl. Janssen/Kirchhoff 1998). Das neue Ziel „Integriertes, multimodales Verkehrsmanagement“ verbindet kurz- bis mittelfristig wirkende, angebotsorientierte Maßnahmen (sogenannte harte Maßnahmen) mit eher mittel- bis langfristig wirkenden nachfrageorientierten Maßnahmen (sogenannten weichen Maßnahmen). Es umfasst die drei Handlungskomplexe Verkehrsmanagement/Telematik (Verkehrssteuerung, Verkehrslenkung), Mobilitätsberatung (Information, Beratung) sowie Verkehrsmarketing (aktive, zielgruppenspezifische Produktwerbung) (vgl. [http://www.muenchen.de/Rathaus/plan/stadtentwicklung/verkehrsplanung/mobilitaet/98912/09\\_mobilman.html](http://www.muenchen.de/Rathaus/plan/stadtentwicklung/verkehrsplanung/mobilitaet/98912/09_mobilman.html)).

Das Themenfeld Mobilitätsmanagement mit seinen weichen Instrumenten der Information, Beratung und Motivation hat sich dabei in der jüngeren Vergangenheit neben den harten Instrumenten zu einem wesentlichen Handlungsfeld der Münchner Verkehrspolitik entwickelt, das darauf abzielt, eine nachhaltige und stadtverträgliche Mobilitätskultur zu schaffen und den Verkehr langfristig auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern (vgl. <http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtspitze/obkolumnarchiv/2005/151680/1219.html>).

Das Monitoring und die Evaluation verkehrlicher Maßnahmen spielen in diesem Zusammenhang eine entscheidende Rolle, gilt es doch, die Wirksamkeit, Teilwirksamkeit oder Unwirksamkeit von Maßnahmenkonzepten sowie deren weitere Auswirkungen zu identifizieren und gegebenenfalls zu korrigieren. Gerade auch vor dem Hintergrund knapper werdender finanzieller öffentlicher Mittel und Ressourcen gewinnt dieser Themenbereich immer mehr an Bedeutung. Bei der Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen erschweren allerdings oftmals komplexe Wirkungszusammenhänge eine eindeutige Zuordnung der Wirkungen einzelner Maßnahmen oder von Maßnahmenbündeln. Externe

Faktoren, die auf lokaler, regionaler oder nationaler Ebene greifen können (Spritpreise, Umweltzonen, Parkraummanagement, Mobilitätsangebote etc.), stellen bei der Wirkungsmessung verkehrsbezogener Handlungsfelder auch eine besondere Herausforderung dar. Sie gilt es ebenfalls zu identifizieren und von den Maßnahmenwirkungen zu trennen.

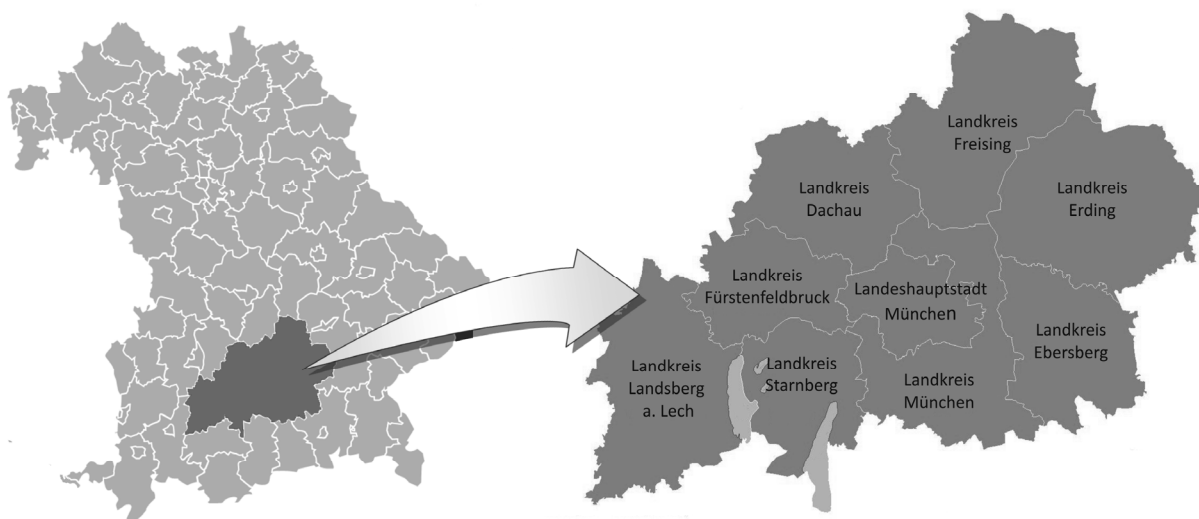
Der vorliegende Beitrag widmet sich der Wirkungsermittlung und -bewertung der angesprochenen weichen Maßnahmen, die das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer und damit den Modal Split in Richtung des Umweltverbundes mittels Information und Kommunikation beeinflussen sollen. Im Zentrum der Betrachtungen steht der Maßnahmenbereich „Informationspakete zum Thema Mobilität für Neubürger“<sup>1</sup> als eine von vielen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im regionalen Kontext. Dargestellt werden das bereits erfolgreich etablierte Projekt „Münchner Neubürgerpaket“ der Landeshauptstadt München und der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) sowie das in der Pilotphase befindliche Projekt „Neubürgerpaket für die Region München“ unter Federführung der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) (Stand Juli 2009).

Am Ende des Beitrags werden Vorschläge gemacht, wie die Wirkungsmessung verkehrlicher Maßnahmen – insbesondere für ein flächendeckendes Neubürgerpaket in der Region München – im Rahmen eines Monitoring- und Evaluationskonzeptes erfolgen und wie die organisatorische und institutionelle Einbindung aussehen kann.

## 2 Räumlicher Geltungsbereich – die Region München

Als räumlicher Bezugsrahmen wird im vorliegenden Beitrag die Planungsregion München (14), kurz Region München, herangezogen. Hierzu zählen die Landeshauptstadt München sowie die acht Landkreise Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Landsberg am Lech, München und Starnberg (vgl. Abb. 1).

Abb. 1: Planungsregion München (14)



Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an <http://www.region-muenchen.com/region/region.htm>.

<sup>1</sup> Unter „Neubürger“ werden Personen und Haushalte verstanden, die über eine Gemeindegrenze hinweg ziehen.

In der Region München leben auf einer Fläche von ca. 5.500 km<sup>2</sup> gut 2,6 Millionen Einwohner, davon ca. 1,3 Millionen in der Landeshauptstadt München (Stand 31.12.2007). Damit zählt die Region zu den bevölkerungsreichsten im süddeutschen Raum. Die Region selbst ist stark auf die Landeshauptstadt München hin orientiert (monozentrische Raumstruktur). Mit rund 310 km<sup>2</sup> nimmt die Landeshauptstadt München zwar nur gut 6 % der Regionsfläche ein, in ihr wohnen aber ca. 50 % der Regionsbevölkerung. Darüber hinaus haben etwa 60 % der gut eine Million sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Region ihren Arbeitsplatz im Stadtgebiet (Stand 31.03.2004) (vgl. <http://www.statistik.bayern.de/daten/intermaptiv/archiv/home.asp>).

Insbesondere die Städte und Gemeinden an der Peripherie des Verdichtungsraums entwickeln sich überaus dynamisch (vgl. <http://www.region-muenchen.com/region/region.htm>). So konzentrieren sich in der Region München im Vergleich zu anderen deutschen Kreisen und kreisfreien Städten überdurchschnittlich viele Städte und Landkreise mit hoher bis höchster wirtschaftlicher Stärke sowie hoher bis höchster wirtschaftlicher Dynamik. Von den acht Kreisen und kreisfreien Städten Deutschlands der Spitzengruppe mit „Top-Zukunftschancen“ liegen vier in der Planungsregion München (Landeshauptstadt München, Landkreis München, Landkreis Starnberg, Landkreis Freising). Diese positiven wirtschaftlichen Entwicklungen strahlen zunehmend auch in das Umland der Kernstädte aus. So zählen beispielsweise die Landkreise Ebersberg und Dachau zu den 35 Kreisen mit „sehr hohen Zukunftschancen“ (vgl. Prognos 2007). Negative Folgen dieser Entwicklungen sind allerdings unter anderem in einem stetigen Anstieg des Verkehrsaufkommens in den Umlandbereichen der Landeshauptstadt München zu sehen.

### **3 Verkehrspolitische Grundsatz-, Ziel- und Maßnahmenvorgaben**

Als allgemein notwendiges Ziel der Stadt- und Regionalentwicklung wird – auch vor dem Hintergrund der geschilderten Verkehrsproblematik – die Veränderung des Modal Split zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel gesehen. Um Aussagen zur Wirkung verkehrsbezogener Maßnahmen treffen zu können, wird im Folgenden zunächst für ausgewählte Programme und Pläne auf überörtlicher und kommunaler Ebene geprüft, welche Grundsatz- und Zielformulierungen in Bezug auf die Förderung des Umweltverbundes getroffen werden und welche konkreten Umsetzungsvorschläge benannt werden (vgl. Tab. 1 und Tab. 2).

Insgesamt belegt die Analyse der Grundsatz- und Zielformulierungen innerhalb der dargestellten Programme und Pläne die eingangs formulierte Feststellung, dass die Veränderung des Modal Split in Richtung umweltfreundlicher Verkehrsmittel im Rahmen der Stadt- und Regionalentwicklung als allgemein notwendiges Ziel betrachtet wird, sowohl aus Sicht der staatlichen Stellen, als auch aus Sicht der öffentlichen Verkehrsdienstleister. Aufgrund der unterschiedlichen Verbindlichkeiten der Pläne und Programme auf überörtlicher und kommunaler Ebene finden sich konkrete Maßnahmenvorschläge vor allem auf städtischer Ebene. Das Projekt Neubürgerpaket für die Stadt München und die Region wird im Regionalen Nahverkehrsplan des MVV, im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München und im Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt München konkret benannt.

Tab. 1: Programme und Pläne auf überörtlicher Ebene

	Aufgabe/Inhalt	Zuständigkeit	Bindungswirkung/ Umsetzung	Aussagen mit Bezug zum Modal Split bzw. Neubürgerpaket
Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)	Das Landesentwicklungsprogramm Bayern dient als Richtschnur für die räumliche Entwicklung des Landes Bayern.	Es wird vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie aufgestellt.	Die formulierten „Grundsätze“ sind allgemeine Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes und sind bei Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen (geringerer Grad der Verbindlichkeit, vgl. § 4 Abs. 2 ROG).  Die dargestellten „Ziele“ stellen zwingende rechtliche Regelungen dar, die bei raumbedeutsamen Planungen zu beachten sind und keinen originären Gestaltungsspielraum eröffnen (höherer Grad an Verbindlichkeit, vgl. § 4 Abs. 1 ROG).  Festsetzungen in diesen Plänen sind grundsätzlich von allen öffentlichen Stellen zu berücksichtigen/beachten und zum Teil auch für private Planungsträger verbindlich.	Als mobilitätsbezogene Grundsätze werden die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsträger und die Verlagerung eines größtmöglichen Anteils des Verkehrszuwachses auf öffentliche Verkehrsmittel aufgeführt.  Ziel ist dabei die Stärkung des öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehrs, der Ausbau und die Förderung des ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr sowie die Förderung des Radverkehrs und die weitere Entwicklung eines überregionalen Radwegenetzes. <sup>2</sup>
Gesamtverkehrsplan Bayern	Der Gesamtverkehrsplan Bayern dient der Öffentlichkeit sowie den Verkehrsplanern in Kommunen und der Privatwirtschaft als Überblick über die verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Ziele der Bayerischen Staatsregierung und trifft Aussagen über die Art und den Umfang des gegenwärtigen und des zukünftigen Verkehrs und macht Vorschläge zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs.	Er wurde vom ehemaligen Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie aufgestellt.	Als Fachplanung ergänzt er das Landesentwicklungsprogramm.	Die dargestellten verkehrspolitischen Ziele beziehen sich auf lenkende Maßnahmen zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel, die Stärkung des öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehrs und eine verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger.  Zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens soll laut Aussagen des Gesamtverkehrsplans auf die Einsicht der Verkehrsteilnehmer Einfluss genommen werden, beispielsweise durch Informations- und Schulungsmaßnahmen. <sup>3</sup>

<sup>2</sup> vgl. Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (2006: 48 ff.).

<sup>3</sup> vgl. Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (2002: 20 ff.).

	Aufgabe/Inhalt	Zuständigkeit	Bindungswirkung/ Umsetzung	Aussagen mit Bezug zum Modal Split bzw. Neubürgerpaket
<b>Regionalplan München</b>	<p>Der Regionalplan dient der Konkretisierung, der fachlichen Integration und Umsetzung der landesplanerischen Ziele.</p> <p>Der Regionalplan wird aus dem Landesentwicklungsprogramm Bayern entwickelt und enthält Ziele und Grundsätze der Raumordnung für die Region München.</p>	Dem Regionalen Planungsverband München, der sich aus den Gemeinden und Landkreisen der Region München zusammensetzt, unterliegt die Aufstellung und Fortschreibung des Regionalplans.	<p>Die formulierten Grundsätze und Ziele haben die gleichen Verbindlichkeiten wie im Landesentwicklungsprogramm Bayern.</p> <p>Der Regionale Planungsverband München besitzt im Hinblick auf die dargestellten Ziele und Grundsätze keine unmittelbare Umsetzungskompetenz. Die Realisierung der aufgeführten Maßnahmen obliegt den Fachplanungsträgern und den Kommunen im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit.</p>	<p>Als Grundsatz wird formuliert, dass der Anteil des MIV gemessen am Gesamtverkehrsaufwand im Stadt- und Umlandbereich Münchens reduziert, der des ÖPV und des nicht-motorisierten Verkehrs erhöht werden soll.</p> <p>Dabei sollen technische und organisatorische Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrssysteme Vorrang vor ihrem Ausbau haben.<sup>4</sup></p> <p>Das Thema Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement wird zwar unter einer eigenen Überschrift aufgegriffen, die in den Grundsätzen und Zielen dargestellten Maßnahmen beziehen sich aber im Wesentlichen nur auf Ausbaumaßnahmen (Park &amp; Ride- und Bike &amp; Ride-Anlagen, Verkehrssysteme und -technologien).</p>
<b>Regionaler Nahverkehrsplan (RNP) für das Gebiet des Münchner Verkehrsverbunds (MVV)</b>	<p>Ein Regionaler Nahverkehrsplan ist nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern erforderlich, wenn zwischen mehreren Gebietskörperschaften Verkehrsbeziehungen „in wesentlichem Umfang“ bestehen.</p> <p>Er zeigt Verknüpfungspunkte und Schnittstellen zwischen den einzelnen lokalen Nahverkehrsplänen auf und trifft grundsätzliche Aussagen zur verkehrlichen Situation in der gesamten Region.</p>	Erstellt wird der Regionale Nahverkehrsplan von der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV).	Der Regionale Nahverkehrsplan hat keine unmittelbare Rechtsverbindlichkeit, er ist als Leitlinie zu verstehen.	<p>Als Ziel wird formuliert, dass eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen durch eine Optimierung des ÖPNV und eine Veränderung des Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs erfolgen soll.</p> <p>Konkrete Entwicklungen und Maßnahmen werden unter der Kapitelüberschrift „Weiche Maßnahmen“ aufgegriffen, wie beispielsweise Fahrgastinformation, dynamische Park &amp; Ride-Zielführung, multimodales Mobilitätsmanagement mit dem Teilaspekt Neubürgerberatung, Car-Sharing und Weiterentwicklung des MVV-Tarifs.<sup>5</sup></p>

<sup>4</sup> vgl. Regionaler Planungsverband München (2003: 1 ff.).

<sup>5</sup> vgl. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (2007: 19 und 113 ff.).



Tab. 2: Programme und Pläne auf kommunaler Ebene

	Aufgabe/Inhalte	Zuständigkeit	Bindungswirkung/ Umsetzung	Aussagen mit Bezug zum Modal Split bzw. Neubürgerpaket
Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“	<p>Die Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“ bietet einen flexiblen Orientierungsrahmen für die Entwicklung der Stadt München.</p> <p>Sie zeigt Perspektiven für die wirtschaftliche, soziale, räumliche und regionale Entwicklung Münchens auf und formuliert Leitlinien zu Richtung und Zielen der Stadtentwicklung sowie Leitprojekte, in denen neue Wege der Stadtentwicklung und des Zusammenlebens in der Stadt erprobt werden.</p>	Sie wird vom Münchner Stadtrat beschlossen und kontinuierlich durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, unter Beteiligung der tangierten Fachreferate, fortgeschrieben.	Informelle Konzeption ohne rechtliche Bindungswirkung.	<p>Die Leitlinie „Mobilität für alle erhalten und verbessern – stadtverträgliche Verkehrsbewältigung“ wird durch folgende Zielsetzungen konkretisiert: Alle Maßnahmen zur Verkehrsverminderung und zur Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel haben höchste Priorität. Der notwendige Kfz-Verkehr muss stadtverträglich organisiert werden.</p> <p>Als Leitprojekte sind der Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München sowie das Handlungsprogramm Mittlerer Ring, das Gesamtkonzept Park &amp; Ride- und Bike &amp; Ride-Anlagen und der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München festgelegt.<sup>6</sup></p>
Verkehrsentwicklungsplan (VEP)	<p>Der Verkehrsentwicklungsplan München (VEP) ist ein Leitprojekt der „Perspektive München“.</p> <p>Er ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument, in dem Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Sicherung und Verbesserung einer stadtverträglichen Mobilität festgelegt sind.</p>	Er wird durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München verabschiedet.	Der VEP ist als ein Fachplan und als Vorstufe zur Bauleitplanung zu verstehen, der für die verschiedenen Verwaltungsstellen verbindlich ist; eine Bindungswirkung für Bürger oder Investoren ergibt sich aber erst auf Ebene der Bebauungsplanung.	<p>Die in der „Perspektive München“ formulierten verkehrlichen Ziele werden im Verkehrsentwicklungsplan um konkrete Maßnahmen ergänzt.</p> <p>Das Kapitel „Mobilitäts- und Verkehrsmanagement“ listet dabei folgende Maßnahmen auf: Job-Tickets, Pendler, Neubürger, Parkraummanagement, neue ÖV-Angebote und ein verkehrsmittelübergreifendes Mobilitätsportal im Internet. Die Ausweitung des städtischen Mobilitätsmanagements auf die regionale Ebene zur Potenzierung der Wirkungschancen wird ausdrücklich gefordert.<sup>7</sup></p>

<sup>6</sup> vgl. Landeshauptstadt München (2005: 58 ff.).

<sup>7</sup> vgl. Landeshauptstadt München (2006a).

	Aufgabe/Inhalte	Zuständigkeit	Bindungswirkung/ Umsetzung	Aussagen mit Bezug zum Modal Split bzw. Neubürgerpaket
Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplan (VMP)	Der derzeit in Aufstellung befindliche Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplan (VMP) soll die verkehrspolitischen Vorgaben aus dem VEP für das Handlungsfeld „Verkehrs- und Mobilitätsmanagement“ konkretisieren und entsprechende Umsetzungen vorbereiten. <sup>8</sup>	Er wird unter Leitung des Münchner Kreisverwaltungsreferats (KVR) aufgestellt.		
Nahverkehrsplan (NVP) der Landeshauptstadt München	Der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München enthält geplante Infrastrukturmaßnahmen und definiert Qualitätsstandards für den Öffentlichen Nahverkehr.	Die Landeshauptstadt München ist verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen.	Die Festlegungen zu den Qualitätsstandards im ÖPNV sind im Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen.  Der Nahverkehrsplan bindet das städtische Verkehrsunternehmen Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) zwar nicht unmittelbar, er stellt aber einen Rahmen dar, innerhalb dessen die MVG die Linienverkehre gestalten kann.	Der NVP definiert zum einen Qualitätsstandards des Netzes (Bedienungshäufigkeiten), Haltestelleneinzugsbereiche und Fahrzeugauslastungen und zum anderen Standards zu Fahrzeugen, Personal, Haltestellen, Anschlusssicherung sowie Betriebs- und Servicequalität. <sup>9</sup>  Aussagen zu „weichen“ Maßnahmen werden nicht getroffen.
Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt München	Ein Luftreinhalteplan muss für ein Gebiet aufgestellt werden, in dem die Summe von Grenzwert (Jahres- oder Kurzzeitgrenzwert) und Toleranzmarge für einen oder mehrere betroffene Schadstoffe überschritten wird.	Der Luftreinhalteplan der Stadt München wird von der Regierung von Oberbayern unter Beteiligung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt und den betroffenen Fachstellen der Landeshauptstadt München erstellt.	Er ist kein planungsrechtliches Instrument, sondern ein verwaltungsinternes Projekt, das nur die beteiligten Verwaltungsbereiche bindet und keine bestehenden Rechtsgrundlagen oder Verwaltungsverfahren für die Realisierung der Maßnahmen ersetzt.  Die Umsetzung der Maßnahmen selbst obliegt den dafür zuständigen Behörden bzw. Fachstellen.	Die im Luftreinhalteplan aufgeführten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität betreffen insbesondere den Verkehrsbereich.  Für den Bereich Mobilitätsmanagement werden als konkrete Maßnahmen Mobilitätsberatung für Neubürger, Mobilitätsmanagement für Betriebe, Schulen und Großveranstaltungen, Dialog- und Direktberatung für bestimmte Zielgruppen sowie eine virtuelle Mobilitätszentrale genannt. <sup>10</sup>

<sup>8</sup> vgl. Landeshauptstadt München (2006b).<sup>9</sup> vgl. Landeshauptstadt München (2005)<sup>10</sup> vgl. Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (2004: 66 f.).

	Aufgabe/Inhalte	Zuständigkeit	Bindungswirkung/ Umsetzung	Aussagen mit Bezug zum Modal Split bzw. Neubürgerpaket
<b>Bauleitplanung</b>	<p>Die Bauleitplanung dient der Lenkung und Ordnung der städtebaulichen Entwicklung einer Gemeinde.</p> <p>Es wird unterschieden zwischen vorbereitender Bauleitplanung (Flächennutzungspläne), bei der die momentane oder geplante Nutzung der gesamten Gemeindefläche in den Grundzügen dargestellt wird, und der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungspläne), die die zulässige Nutzung der Grundstücke in Teilgebieten der Gemeinde detaillierter festsetzt.</p>	Für die Aufstellung der Bauleitpläne sind die Gemeinden zuständig, sie sind aber den Zielen der Raumordnung anzupassen.	<p>Der Flächennutzungsplan enthält nur behördenverbindliche Darstellungen über die Grundzüge der Bodennutzung.</p> <p>Im Bebauungsplan regeln Festsetzungen die bauliche und sonstige Nutzung von Grund und Boden detailliert und allgemeinverbindlich.</p>	<p>Auf Ebene der Bauleitplanung sind keine konkreten Vorgaben zur Verringerung des Modal Split zu finden.</p> <p>Im Flächennutzungsplan werden lediglich Verkehrsflächen dargestellt.</p> <p>In den Bebauungsplänen können beispielsweise Aussagen zur Anzahl der Stellplätze und zu Abstellplätzen für Fahrräder getroffen werden. Über den Stellplatzschlüssel kann im Rahmen der Bebauungsplanung indirekt auf den Modal Split eingewirkt werden.</p>

## 4 Neubürgerpakete

Bei der Vermarktung umweltfreundlicher Mobilitätsdienstleistungen geht es vor allem darum, potenzielle Nutzer von den Vorteilen umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu überzeugen bzw. den Nutzern des Umweltverbundes Informationen über Angebote und Dienstleistungen zur Verfügung zu stellen und in ihrem Mobilitätsverhalten zu bestätigen (z. B. durch direkten Kundenkontakt, persönliche Bereitstellung von Informationen zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes oder kostenlose Testtickets) (vgl. Brög/Lorenzen 1998: 14 ff.). Studien haben gezeigt, dass derartige Maßnahmen besonders dann Erfolg versprechend sind, wenn routinebezogene Mobilitätsmuster durch eine Veränderung der Lebenssituation (z. B. durch einen Wohnungsumzug) neu überdacht werden, da man gerade in diesen Umbruchsituationen besonders empfänglich für eine andere Verkehrsmittelwahl ist (vgl. Klöckner 2005).

### 4.1 Pilotprojekt „Münchner Neubürgerpaket“

Auf Grundlage der geschilderten Erkenntnisse wurde im Rahmen des Mobilitätsmanagements der Landeshauptstadt München die Zielgruppe der Neubürger genauer fokussiert und ein Pilotprojekt zur Beratung von Münchner Neubürgern gestartet. Dazu wurde im Zeitraum von März 2005 bis Juni 2006 unter Federführung der Landeshauptstadt München und der MVG ein Pilotversuch zum Thema „Mobilitätsberatung für Neubürger“ durchgeführt.

#### *Ziel des Pilotprojektes*

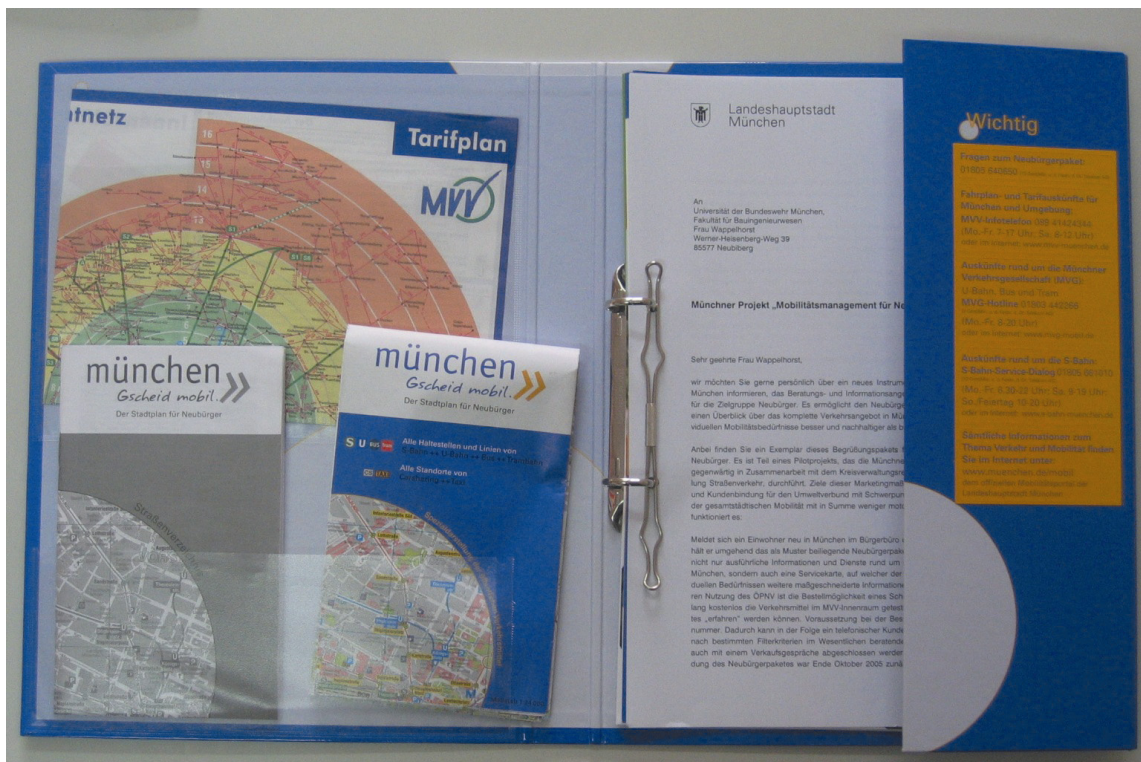
Wesentliches Ziel des Projektes war es aus Sicht der Stadt München, den Straßenverkehr in der Landeshauptstadt vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten und gleichzeitig Maßnahmen zugunsten des Umweltverbundes zu fördern. Der durch die Zielgruppe verursachte MIV-Verkehrsaufwand sollte um 5 % reduziert werden. Für die MVG standen im Wesentlichen die Kundenbindung und Neukundengewinnung im öffentlichen Verkehr im Mittelpunkt. Ziel war eine Steigerung des ÖV-Anteils (und damit

eine Steigerung der Erlöse bei den Einnahmen) um 5%<sup>11</sup> aus der Gruppe „Neubürger mit Infopak“ im Vergleich zur Kontrollgruppe „Neubürger ohne Infopak“ (vgl. <http://arrive.de/index.php?aid=314-1&bid=314-2>).

### *Durchführung des Pilotprojektes*

Im Rahmen des Pilotprojektes erhielten im Zeitraum von Oktober 2005 bis Februar 2006 insgesamt 5.000 Neumünchner ein sogenanntes Neubürgerpaket zum Thema Mobilität (vgl. Abb. 2) (vgl. Landeshauptstadt München/Münchner Verkehrsgesellschaft 2005). Dieser Mobilitätsordner enthielt unter anderem Informationen zum öffentlichen Verkehr, Fahrradverkehr, Fußverkehr und Car-Sharing. Neben wichtigen Servicenummern, Adressen und Internetadressen war dem Paket auch eine Servicekarte beigelegt, mit der individuelle und detaillierte Informationen eingeholt werden konnten, wie z. B. Minifahrpläne der nächsten Buslinie, Haltestellenpläne etc. Ein weiterer wesentlicher Bestandteil des Neubürgerpakets war ein Schnupperticket, mit dem der öffentliche Verkehr in München über einen Zeitraum von einer Woche kostenlos getestet werden konnte. Eingebettet war diese Maßnahme in eine intensive Dialogmarketingkampagne.

Abb. 2: Der Mobilitätsordner für Neumünchner



#### **4.1.1 Evaluationsstudie im Rahmen des Pilotprojektes**

Teil des Pilotversuchs war eine intensive Evaluationsstudie, um zu belegen, dass informationsgestützte Marketingmaßnahmen während der Phase des Umzugs einen messbaren Einfluss auf das alltägliche Mobilitätsverhalten der Münchner Neubürger haben.

<sup>11</sup> Zur Problematisierung hinsichtlich konkreter Zielerreichungsgrade bzw. Zielfestlegungen im Vorfeld dieses Projektes sei an dieser Stelle auf das Fazit verwiesen.

### *Methodische Vorgehensweise*

Für die Evaluationsstudie wurde ein Post-Test-Kontrollgruppen-Design gewählt. Die 6.200 vom Einwohnermeldeamt zur Verfügung gestellten Adressen wurden dazu auf eine Experimental- (5.000 Adressen) und eine Kontrollgruppe (1.200 Adressen) unterteilt. Lediglich die 5.000 Adressen aus der Experimentalgruppe nahmen an der Marketingkampagne teil.

Kurz nach Beendigung der Kampagne wurde die Evaluationsstudie gestartet (März bis Juni 2006). Hier wurden aus einer zufällig gezogenen Bruttostichprobe von 1.900 Adressen insgesamt 632 Neubürger (302 in der Experimental- und 330 in der Kontrollgruppe) persönlich befragt. Zur Messung der Alltagsmobilität wurden zusätzlich für die Kontroll- und Experimentalgruppe detaillierte Wegeprotokolle für drei Stichtage (im KONTIV-Design/Mobilität-in-Deutschland-Design) verwendet (vgl. Bamberg/Heller/Heipp/Nallinger 2008: 74).

### *Ergebnisse*

Die Evaluationsstudie zeigte im Ergebnis einen empirisch signifikanten Einfluss der Marketingkampagne auf die Verkehrsmittelnutzung der Neumünchner bei Alltagswegen (vgl. Bamberg/Heller/Heipp/Nallinger 2008: 75; Landeshauptstadt München (2006b: Anlage II, 3 ff.).

So konnte unter anderem eine Verschiebung des Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs nachgewiesen werden: Neubürger, die an der Marketingkampagne teilnahmen, nutzten diesen um 7,6 % häufiger als Neubürger, die keine Informationen erhielten.<sup>12</sup> Gleichzeitig ließ sich eine Reduktion der Pkw-Nutzung um 3,3 % verzeichnen und auch beim Fuß- und Fahrradverkehr verringerte sich der Anteil um insgesamt 3,5 %<sup>13</sup> (vgl. Abb. 3). Die Wirkung der Maßnahme war bei Personenkreisen, die die Landeshauptstadt München vor ihrem Umzug nicht gut kannten, noch höher: Hier stieg der Anteil der ÖV-Nutzung um 9,3 % im Vergleich zur Kontrollgruppe an, beim MIV verringerte sich der Anteil um 5,5 %, der Anteil des Fuß- und Fahrradverkehrs blieb konstant.

Beim Verkehrsaufwand (bezogen auf die 5.000 Neubürger) zeigte sich eine Reduktion der jährlichen Pkw-Kilometer um 4,7 Millionen, eine CO<sub>2</sub>-Reduktion um 700 Tonnen sowie eine Einsparung volkswirtschaftlicher Kosten um 940.000 Euro.

Ökonomisch betrachtet konnten aus Sicht des ÖPNV pro Neubürger und Jahr Mehreinnahmen in Höhe von 22 Euro erreicht werden. Ein wesentlicher Teil davon ergab sich aus Mehreinnahmen durch den stärkeren Verkauf von Zeitkarten.

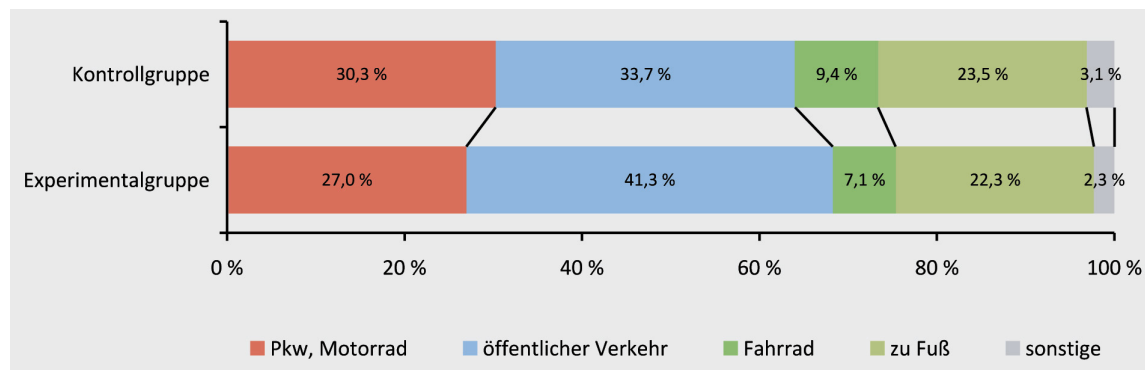
Auch wirkte sich die Kampagne positiv auf das Image der MVG und der Stadt München aus. So hielten 94,6 % der Neubürger das Engagement der beiden federführenden Organisationen für gut oder sehr gut. Der Neubürgerordner selbst wurde sehr gut bewertet und entsprechend genutzt.

---

<sup>12</sup> Bei einer statistischen Signifikanz von 95 %.

<sup>13</sup> Allerdings sind die Ergebnisse aus statistischer Sicht sowohl für den MIV als auch für den Fuß- und Fahrradverkehr nicht signifikant.

Abb. 3: Wirkung des Münchner Neubürgerpakets auf den Modal Split



Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an Bamberg/Heller/Heipp/Nallinger (2008: 76) und Landeshauptstadt München (2006b: Anlage II, 3 f.).

#### 4.1.2 Fortführung des Projektes

Aufgrund der positiven Resonanz von Seiten der Neubürger sowie der deutlichen Verlagerung des Autoverkehrs auf den Umweltverbund wurde im Dezember 2006 vom Münchner Stadtrat beschlossen, die Mobilitätsberatung fortzusetzen und auf alle Neubürger der Landeshauptstadt München auszuweiten (ca. 85.000 Neubürger pro Jahr). Seit Oktober 2007 erhält nun jeder Bürger, der neu in die Landeshauptstadt München zieht, Mobilitätsinformationen zum öffentlichen Nahverkehr (beispielsweise Minifahrpläne, Verkehrslinienplan, Stadtplan, Testticket), Car-Sharing, Radverkehr, Fußgängerverkehr, Park & Ride und vielem mehr (vgl. Landeshauptstadt München/Münchner Verkehrsgesellschaft 2007).

#### 4.2 Pilotprojekt „Neubürgerpaket für die Region München“

Im Stadtratsbeschluss der Landeshauptstadt München vom Dezember 2006 wurde aufgrund des Erfolges in München auch festgelegt, das Projekt Neubürgerberatung auf die gesamte Region München auszudehnen (vgl. Landeshauptstadt München 2006b).

##### 4.2.1 Vorbereitende Untersuchungen

Unter Federführung des MVV wurde Ende 2007 eine Marktstudie zu den Anforderungen einer Mobilitätsberatung für Neubürger in der Region München in Auftrag gegeben.

##### *Methodische Vorgehensweise*

Der Pilotversuch wurde vom MVV Ende Oktober 2008 in den beiden Münchner Umlandgemeinden Erding und Germering gestartet, um später das Neubürgerpaket flächendeckend zu etablieren. Die Wirkungsmessung und Evaluierung der Maßnahme soll dabei eine wesentliche Rolle spielen. Hier soll beispielsweise nachgewiesen werden, dass Neubürger, die an der Marketingkampagne teilnehmen, ein anderes Mobilitätsverhalten haben als diejenigen, die nicht an der Kampagne teilnehmen.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Beitragsfassung noch nicht vor.

#### 4.2.2 Begleitende Untersuchungen

Parallel zur erwähnten Marktstudie wurde von Seiten des Instituts für Verkehrswesen und Raumplanung (IVR) der Universität der Bundeswehr München in Abstimmung mit dem MVV eine Begleituntersuchung durchgeführt, um weitere Erkenntnisse über die Gestaltung eines Neubürgerpakets zu erlangen.

##### *Methodische Vorgehensweise*

Es wurde eine mündliche Befragung von Neubürgern in zwei Münchner Umlandgemeinden (Ottobrunn und Unterhaching) durchgeführt. Ziel der Befragung war es, im Rahmen von Face-to-Face-Tiefeninterviews neben Informationen zum Verkehrsverhalten vor und nach dem Umzug auch Anforderungen, Wünsche und Bedürfnisse aus Sicht der Befragten zur Einführung und inhaltlichen Gestaltung eines speziellen Neubürgerpakets zum Thema Mobilität für die Region München zu ermitteln (vgl. Wappelhorst 2008).

##### *Ergebnisse*

Als Ergebnis zeigte sich, dass nach dem Umzug in das Münchner Umland die durchschnittliche Pkw-Ausstattung der befragten Neubürgerhaushalte zurückging, der Anteil von Haushalten ohne Pkw anstieg und damit zusammenhängend auch die Pkw-Verfügbarkeit abnahm. Während in Hinblick auf die Verkehrsmittelnutzung die mittlere Pkw-Nutzung am neuen Wohnort zurückging, stieg der Anteil der durchschnittlichen ÖPNV-Nutzung an, was auch mit dem guten ÖPNV-Angebot in den beiden untersuchten Gemeinden zu tun haben dürfte.

Mit den verschiedenen Verkehrsangeboten der Mobilitätsdienstleister in München und der Region kannten sich die befragten Neubürger zum Teil bereits gut bis sehr gut aus, was nicht zuletzt auch damit zusammenhängt, dass ein Großteil der Interviewpartner die Region bereits vor ihrem Umzug gut bis sehr gut kannte. Dennoch wurden nach dem Umzug von fast allen Befragten Mobilitätsinformationen eingeholt, vor allem zum öffentlichen Verkehr; aber auch knapp jeder Dritte bzw. jeder Vierte besorgte sich Materialien zum Fahrrad- bzw. Fußverkehr. Park & Ride, Bike & Ride, Fahrgemeinschaften oder Car-Sharing spielten für die neuen Umlandbewohner nur eine untergeordnete Rolle. Für Informationszwecke wurden vor allem das Internet und Haltestellen- bzw. Aushangfahrpläne in Anspruch genommen, aber auch Fahrpläne und nahestehende Personen wurden als wichtige Informationsquellen genannt.

Bezogen auf das potenzielle Neubürgerpaket für die Region München wurde die Frage nach dessen Einführung in der jeweiligen Gemeinde und für die gesamte Region insgesamt positiv bewertet. Die Wirksamkeit wurde jedoch kritischer betrachtet. Bei der Einschätzung des Einflusses eines Neubürgerpakets auf die persönliche Verkehrsmittelnutzung zeigte sich auch, dass mit zunehmender Wohndauer die Wirksamkeit der Maßnahme auf das individuelle Mobilitätsverhalten aus Sicht der Befragten abnimmt.

##### *Interpretation*

Insgesamt belegt die Befragung zum einen, dass Neubürger eine wichtige Zielgruppe sind, um direkt nach deren Umzug auf das Mobilitätsverhalten einzuwirken und damit den Modal Split in Richtung umweltverträglicher Verkehrsmittel zu verbessern. Zum anderen zeigt die Untersuchung, wie wichtig vor Einführung eines flächendeckenden regionalen Neubürgerpakets die Analyse der individuellen Einstellungen, Gewohnheiten und des Mobilitätsverhaltens der Neubürger ist. Diese Aspekte gilt es, neben weiteren Rahmenbedingungen (beispielsweise die siedlungsstrukturellen Gegebenheiten und

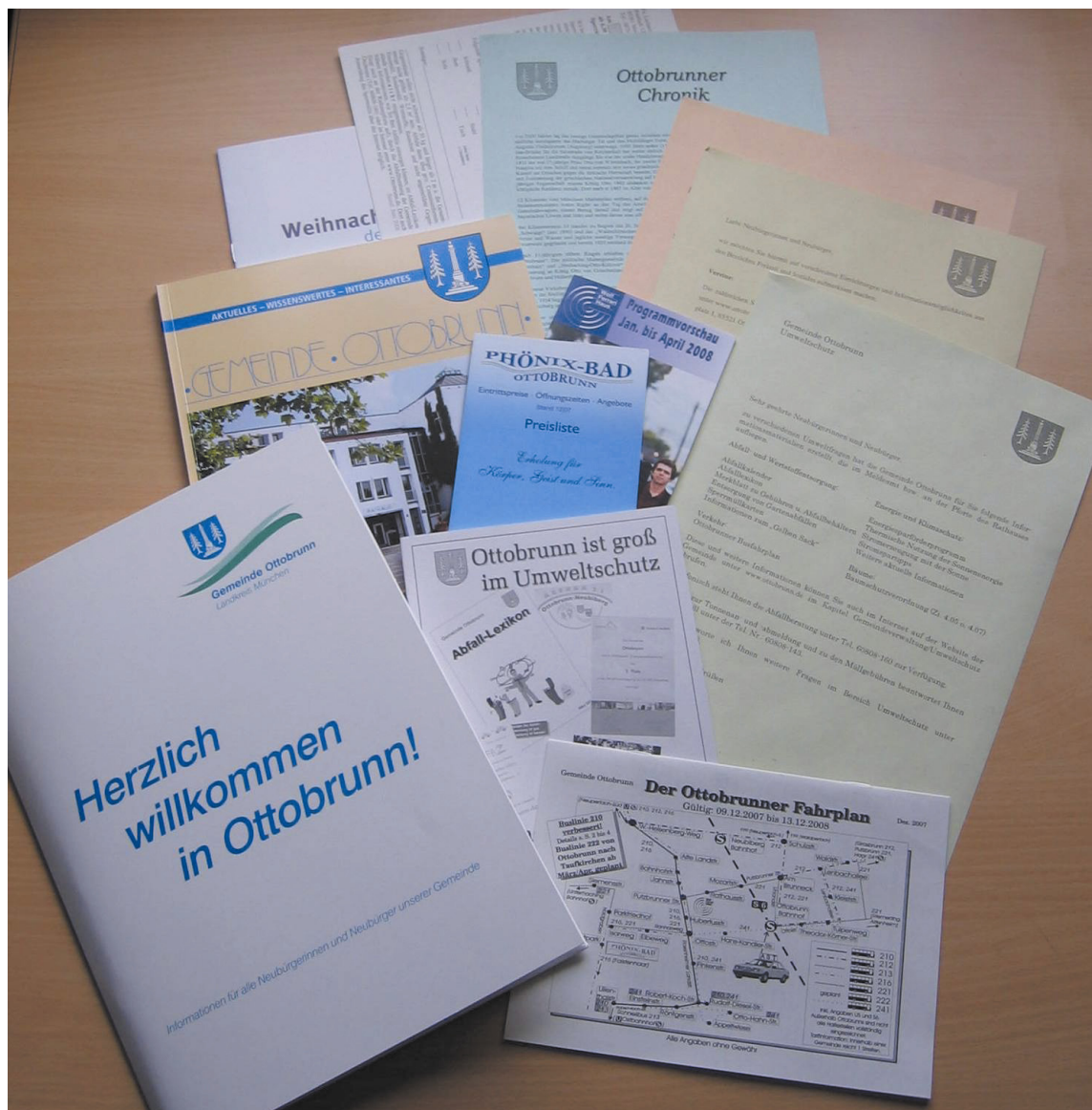


das Mobilitätsangebot), bei der Ausgestaltung eines Neubürgerpakets im Vorfeld zu analysieren und nach dem Umzug kontinuierlich zu evaluieren.

#### 4.2.3 Aktivitäten für Neubürger in der Region München

Eine flächendeckende Umsetzung der Neubürgerberatung existiert für die Region München noch nicht. Die einzelnen Gemeinden setzen sich allerdings unterschiedlich mit dem Thema Neubürgerberatung auseinander. Informationen für Neubürger werden zu- meist themenübergreifend bereitgestellt und decken den Bereich Mobilität als Teilaspekt mit ab.

Abb. 4: Informationsfolder für Neubürger der Gemeinde Ottobrunn



So werden Broschüren herausgegeben, wie z. B. der Informationsfolder für Neubürger der Gemeinde Ottobrunn (vgl. Abb. 4), die Neubürger-Broschüre der Stadt Starnberg, die Neubürgerbroschüre der Gemeinde Puchheim, das Stadtadressbuch der Stadt Landsberg am Lech. Auch werden Veranstaltungen durchgeführt (Informationsbörse für Neuzugezogene der Gemeinde Neubiberg, Neubürgerempfang in der Gemeinde Puch-



heim, Informationsbörse der Stadt Fürstfeldbruck, Herbstfest in der Gemeinde Puchheim für Nachbarn und Neubürger, Neubürgerbegrüßungstag in der Gemeinde Feldafing) oder Links im Internet angeboten (Gemeinde Forstinning unter der Rubrik „Informationen für Neubürger“, Gemeinde Marzling „Informationen für Neubürger“).

Institutionell betrachtet erfolgen die Aktionen im Wesentlichen von Seiten der Gemeinden, aber auch die Kirchen, Vereine oder Privatinitiativen führen Aktionen durch, z. B. Newcomer-Stammtisch für Neubürger in Freising und Umgebung.

### **4.3 Monitoring und Evaluation von Neubürgerpaketen**

Ein Monitoring oder die Evaluation der aufgeführten Maßnahmen für Neubürger auf Gemeindeebene findet jedoch in den meisten Fällen nicht statt.<sup>15</sup> Inwieweit die Beratungsangebote bei den Bürgern ankommen bzw. genutzt werden und insbesondere zu einer beabsichtigten Veränderung der Verkehrsmittelwahl in Richtung umweltverträglicher Verkehrsmittel führen, bleibt vielfach offen. Dabei wäre bereits auf der Maßnahmenebene interessant zu erfahren, welche Wirkungen mit der jeweiligen Maßnahme erzielt werden.

Darüber hinaus gibt es deutschlandweit keine Erfahrungen mit gleichartigen Neubürgerprojekten auf regionaler Ebene. Zwei vom Institut für Verkehrswesen und Raumplanung der Universität der Bundeswehr München durchgeführte Studien zum Themenfeld „Mobilitätsmarketing für Neubürger“, die die Aktivitäten des Mobilitätsmarketings für den Umweltverbund auf regionaler Ebene für Neubürger erheben, zeigen, dass in Deutschland kein vergleichbarer Ansatz existiert (vgl. Wappelhorst 2006).

## **5 Monitoring- und Evaluationskonzept für ein flächendeckendes regionales Neubürgerpaket**

Auf die Wichtigkeit eines Monitorings und der Evaluation für ein regionales Neubürgerpaket wurde bereits in den vorangegangenen Ausführungen mehrfach verwiesen. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse wird im Folgenden für den betrachteten Maßnahmenbereich ein Vorschlag für ein Monitoring- und Evaluationskonzept gemacht, das zum einen den Ablauf einer Pilotphase aufgreift und ein Indikatorenkonzept für dessen Wirkungsmessung vorstellt und zum anderen Vorschläge für die institutionelle und organisatorische Einbindung aufgreift.

### **5.1 Initiierung**

Zunächst ist es wichtig eine Person oder Personengruppe zu finden, die als Promotoren oder Mentoren identifiziert werden können. Diese tragen als Hauptverantwortliche dafür Sorge, dass der Prozess angestoßen wird, unterstützende Personen gewonnen werden und die Koordination der verschiedenen Phasen übernommen wird. Dies geschieht auf einer übergeordneten Ebene, vorzugsweise auf Ebene der Region, und nicht, wie bereits geschehen, von Seiten der Verkehrsverbünde, um den Eindruck zu vermeiden, dass es lediglich um die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel geht.

Dieser Schritt setzt das Interesse der Gemeinden voraus, ein Neubürgerpaket zu etablieren oder in bereits vorhandene Aktivitäten einzubinden. Für letztere gilt es zu klären,

---

<sup>15</sup> Die Erfolge sind zumeist nur indirekt erkennbar. So heißt es beispielsweise auf den Internetseiten der Gemeinde Puchheim unter der Überschrift „Erste Einblicke für Neubürger“: „Jeder achte der eingeladenen Neu-Puchheimer ließ es sich nicht entgehen, (...) über seinen neuen Wohnort aus erster Hand informiert zu werden“. Damit liegt die Beteiligungsquote des Neubürgerempfangs bei 12,5 % und könnte im Rahmen einer Evaluierung je nach Zielfestlegungen als Erfolg oder auch Misserfolg gewertet werden.

wie diese sinnvoll erweitert oder modifiziert werden können bzw. wie die Erfolgskontrolle erfolgen kann. Neben dem Interesse von Seiten der Gemeinden und den Angeboten für Neubürger muss eruiert werden, wie sich beispielsweise die verkehrliche Situation (ÖPNV-Erschließung, alternative Mobilitätsangebote wie Park & Ride, Car-Sharing-Angebote, Auspendler) sowie die siedlungsstrukturellen Gegebenheiten (Einwohner, Zuzügler pro Jahr) darstellt.

## 5.2 Vorschlag für den Ablauf einer Pilotphase

Der Ablauf einer Pilotphase lässt sich in sechs Abschnitte gliedern, die im Folgenden näher erläutert werden (vgl. Abb. 5).

### A Zieldefinition

Vor Einführung der Maßnahme bzw. Durchführung der Pilotanwendung gilt es zu klären, welche überfachlichen und fachlichen Ziele mit dem Projekt verfolgt werden sollen.

Im Hinblick auf die Thematik sind zum Beispiel folgende Oberziele denkbar:

- die Verkehrsabwicklung im gesamten Transportsystem effizienter und nachhaltiger gestalten,
- den Modal Split in Richtung des Umweltverbundes verändern,
- das Verkehrsaufkommen (Zahl der Wege, Wegelängen) im motorisierten Individualverkehr reduzieren,
- die Verkehrsteilnehmer darin bestärken, ihr Mobilitätsverhalten vermehrt zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu gestalten.

Aufbauend auf diesen allgemeinen Zielen sollten konkretere und messbare Ziele formuliert werden, wie z. B.:

- definierte Prozentzahl an reduzierten CO<sub>2</sub>-Emissionen,
- definierte Prozentzahl an reduzierten Personenkilometern,
- definierte Anzahl/Prozentzahl von Personen, die nach dem Umzug die alternativen Mobilitätsangebote nutzen,
- definierte Anzahl/Prozentzahl von Personen, die nach dem Umzug das Neubürgerpaket bzw. die darin enthaltenen Informationen/Anreize nutzen/genutzt haben.

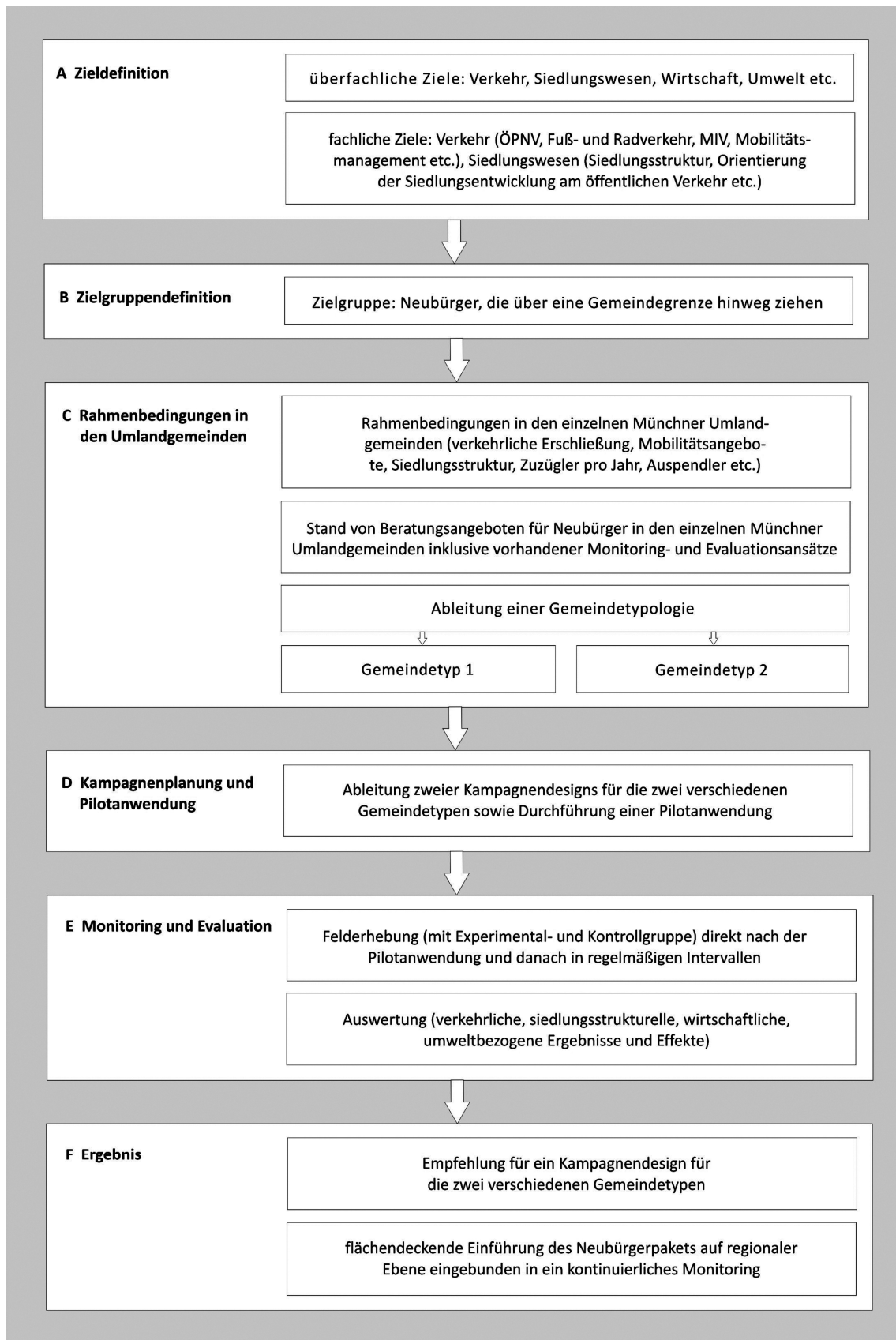
Zu berücksichtigen ist bei der Zieldefinition auch, in welchem Zeitraum die gesetzten Ziele erreicht werden sollen (kurz- und langfristig). Dies hat wiederum Auswirkungen auf den gewählten Monitoring- und Evaluationsansatz.

### B Zielgruppendefinition

Als Zielgruppe werden Personenkreise herangezogen, deren Lebensumstände sich durch einen Wohnungsumzug verändert haben, sprich Neubürger, die neu in eine Gemeinde von außerhalb zuziehen.

Dabei spielt es keine Rolle, ob die Neubürger bereits zu einem früheren Zeitpunkt in dem jeweiligen Ort gelebt haben. Wichtig ist lediglich, dass die Person bzw. der Haushalt ihren/seinen alten Wohnsitz nicht in der neuen Gemeinde hatte. Auch ist nebensächlich, ob es sich bei der Anmeldung des Wohnsitzes um einen Neben- oder Hauptwohnsitz handelt. Vielmehr sollte der Lebensmittelpunkt faktisch am neuen Wohnort sein.

Abb. 5: Schematischer Ablauf eines Monitorings und der Evaluation für die Pilotphase eines regionalen Neubürgerpakets



### *C Rahmenbedingungen in den Münchner Umlandgemeinden*

Vor Einführung eines flächendeckenden Neubürgerpakets für die Region München ist abzuklären, welche Aktivitäten in den rund 170 Münchner Umlandgemeinden für Neubürger durchgeführt werden und ob bzw. wie die Wirkungsermittlung und -bewertung dieser Maßnahmen erfolgt. Auch muss eruiert werden, inwieweit Interesse von Seiten der jeweiligen Gemeinde besteht, ein Neubürgerpaket zu etablieren oder in vorhandene Aktivitäten oder Projekte zu integrieren.

Um eine differenziertere Vorgehensweise der folgenden Kampagnenplanung zu ermöglichen, kann die Typisierung der Gemeinden zielführend sein. Hier sind verschiedene Ansätze denkbar.

Als Modell, das einfach zu übertragen ist, wird ein einfacher Clusteransatz empfohlen, der nach Gemeinden an ÖV-Achsen und in ÖV-Achsenzwischenräumen differenziert. Da die Fachliteratur keine eindeutigen Definitionen und Operationalisierungen gibt, ist hier der Ansatz des BMVBS/BBR (2007: 39) hilfreich, der folgende Kriterien für ÖV-Achsenräume heranzieht: In der Gemeinde existiert mindestens eine ÖV-Verbindung (S-Bahn, U-Bahn, Regionalbahn) in das Zentrum des Metropolenkerns mit maximal einem Wechsel des öffentlichen Verkehrsmittels. Zu den Hauptverkehrszeiten (zwischen 6-9 Uhr und 15-19 Uhr) besteht ein Takt von mindestens 30 Minuten. Alle übrigen Orte werden den ÖV-Achsenzwischenräumen zugeordnet.

### *D Kampagnenplanung und Pilotanwendung*

Den in der vorangegangenen Phase definierten zwei Gemeindetypen gilt es im nächsten Schritt verschiedene Kampagnendesigns zuzuordnen. Diese müssen im Vorfeld an die jeweiligen strukturellen Rahmenbedingungen angepasst werden.

Denkbar sind zum Beispiel folgende Kampagnendesigns (in Anlehnung an das Münchner Neubürgerpaket):

- Ausgabe eines Informationspakets mit Informationen zum Thema Mobilität (kann auch in Verbindung mit bereits vorhandenen Foldern oder Broschüren kombiniert werden). Die Aushändigung des Neubürgerpakets kann beispielsweise bei der Anmeldung im jeweiligen Einwohnermeldeamt durch die dortigen Mitarbeiter erfolgen.
- Versand einer Servicekarte, mit der Informationen zu den verschiedenen Mobilitätsangeboten angefordert werden können. Anschließend erfolgt der Versand der bestellten Materialien. Dieser kann beispielsweise durch den Münchner Verkehrsverbund erfolgen. Gegebenenfalls kann eine weitere Beratung durch den Verkehrsverbund oder andere Organisationen (z. B. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. ADFC) erfolgen, wenn dies vom Neubürger gewünscht wird.

Für beide Gemeindetypen sollte in der Pilotanwendung jeweils eines der beiden Kampagnendesigns getestet werden, um anschließend festzulegen, welche Vorgehensweise für den jeweiligen Gemeindetyp am effektivsten im Hinblick auf die im Vorfeld definierten Ziele ist.

### *E Monitoring und Evaluation*

Die Pilotprojekte sollten über einen definierten Zeitraum mit ihren Effekten (z. B. auf das Verkehrssystem, auf das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer) evaluiert werden.

Für den Vorher-Nachher-Vergleich wäre ein Pre-Test von einer Experimental- und Kontrollgruppe wünschenswert. Da es sich bei der Zielgruppe aber um Personen bzw.

Haushalte handelt, deren Wohnort im Vorfeld nur mit hohem zeitlichen und finanziellen Aufwand zu eruieren wäre, sollte ein Post-Test-Kontrollgruppen-Design mit retrospektiven Fragen (z. B. zum Mobilitätsverhalten) als Evaluationsstrategie herangezogen werden.

Um die langfristigen Effekte (beispielsweise des Neubürgerpakets selbst oder die Veränderung des Mobilitätsverhaltens) zu messen und zu bewerten, wären mehrere Befragungen nach Implementierung der Maßnahme sinnvoll. Zumindest sollte wenige Wochen nach der Pilotanwendung eine erste Nachher-Erhebung erfolgen, eine zweite Nachher-Erhebung wäre z. B. nach einem Jahr der Intervention wünschenswert.

Beim Monitoring und der Evaluation geht es aber nicht nur um den Zeitpunkt der Durchführung, sondern auch darum abzuklären, welche Daten überhaupt notwendig sind. Die Art der Daten orientiert sich wiederum an den zu Anfang definierten Zielen. Beispielsweise kann auf der einen Seite von Interesse sein, den Modal Split in Richtung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu verändern, oder es kann einfach darum gehen, das Bewusstsein für umweltfreundliche Verkehrsmittel zu erhöhen.

Neben dieser quantitativen Datenerfassung sind auch qualitative Aspekte zu berücksichtigen, z. B., wie die Presse über das Thema berichtet, wie die Öffentlichkeit zu derartigen Maßnahmen steht etc.

#### *F Ergebnis*

Als Ergebnis des Monitorings und der Evaluation zur flächendeckenden Einführung eines Neubürgerpaktes für die Region München sollten Empfehlungen zu unterschiedlichen Kampagnendesigns für die beiden verschiedenen Gemeindetypen gegeben werden.

Die Maßnahmen selbst sollten in regelmäßigen Intervallen evaluiert werden, um die Nachhaltigkeit und Langfristigkeit des Projektes und seiner Wirkungen zu belegen und gegebenenfalls Aspekte des Kampagnendesigns zu modifizieren.

### **5.3 Vorschlag für ein Indikatorenkonzept**

Die Datenqualität spielt bei der Wirkungsermittlung (z. B. zur Messung der Auswirkungen des Neubürgerpakets auf den Modal Split oder der Veränderung des Mobilitätsverhaltens) eine entscheidende Rolle. Dazu müssen Indikatoren definiert und es muss abgeklärt werden, wann und wie diese methodisch erhoben werden können.

Tabelle 3 stellt eine Liste von möglichen Kernindikatoren zusammen, die für ein regionales Neubürgerpaket im Rahmen des Monitorings und der Evaluation erhoben werden sollten. Dabei wird davon ausgegangen, dass als Untersuchungsgegenstand immer ein Experimental- und Kontrollgruppendesign gewählt wird. Die Kernindikatoren werden dabei für verschiedene Bewertungsebenen definiert:

- Allgemeine Rahmenbedingungen: Neben den räumlichen bzw. lokalen Gegebenheiten geht es auch um die Erfassung soziodemographischer Merkmale des Haushalts und der Personen, die innerhalb des Haushalts wohnen sowie um verkehrsrelevante Aspekte (Fahrzeugausstattung, Pkw-Verfügbarkeit, ÖPNV-Zeitkartenbesitz etc.)
- Maßnahmenbereich „Neubürgerpaket“: Hier werden Indikatoren definiert, die sich auf das Neubürgerpaket selbst beziehen (Kenntnis, Nutzung und Zufriedenheit).
- Mobilitätsangebote des Neubürgerpakets: Nicht nur die Maßnahme selbst ist von Interesse, sondern auch die Kenntnis, Nutzung und Zufriedenheit mit den inhaltlichen Komponenten des Neubürgerpakets, sprich die der darin enthaltenen Informationen zu Mobilitätsalternativen und -angeboten.

- Mobilitätsverhalten: Dabei stehen kurzfristige und langfristige Verhaltensänderungen im Mittelpunkt. Daneben werden auch Indikatoren definiert, die die Auswirkungen der Maßnahme auf das gesamte Verkehrssystem messen.

Die dargestellten Indikatoren sind als Basisinformationen zu verstehen. Darüber hinaus sind weitere Indikatoren denkbar, wenn der zeitliche und finanzielle Rahmen weiterführende Wirkungsermittlungen und -bewertungen zulässt.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, dass neben der quantitativen Aufbereitung auch eine qualitative Abfrage insbesondere zum Neubürgerpaket und den darin enthaltenen Informationen sinnvoll ist (z. B. Abfrage von Gründen zur Nutzung bestimmter Informationen oder Dienstleistungen, Frage nach Verbesserungsvorschlägen etc.). Darüber hinaus sollten die konkreten Zielvorgaben in Form von Indikatoren und „Erfolgsmaßstäben“ – so wie in dem Kernindikatorenkonzept dargestellt – auch im Vorfeld der Maßnahme dokumentiert und vermittelt werden.

Tab. 3: Kernindikatorenkonzept für die Pilotanwendung

	Bewertungsebene	Möglicher Kernindikator für das Monitoring	Möglicher „Erfolgsmaßstab“ für die Evaluation	Mögliche Erhebungsmethode	Möglicher Erhebungszeitpunkt	Stichprobe
Allgemeine Rahmenbedingungen	<b>Räumliche Rahmenbedingungen</b> Lokale Fragen zur Analyse der räumlichen Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einwohnerzahl vor/nach Umzug</li> <li>• Mobilitätsangebote</li> </ul>		persönliche/schriftliche Befragung	Vor, während und nach Durchführung der Pilotanwendung	
	<b>Haushaltsbezogene Rahmenbedingungen</b> Fragen zur Erfassung der Haushaltsstrukturdaten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl der Personen im Haushalt</li> <li>• Fahrzeugausstattung des Haushalts</li> <li>• Übertragbare Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr im Haushalt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verringerung der PKW-Ausstattung pro Haushalt um x% in einem Zeitraum von y Monaten/ Jahren</li> <li>• Steigerung der Fahrrad-Ausstattung um x% in einem Zeitraum von y Monaten/ Jahren</li> <li>• Steigerung des Anteils von übertragbaren Zeitkarten für den ÖV im Haushalt um x% in einem Zeitraum von y Monaten/ Jahren</li> </ul>	persönliche/schriftliche Befragung	1. und 2. Nachher-Erhebung	Experimental- und Kontrollgruppe

■ **Monitoring und Evaluation von verkehrlichen Maßnahmen**

	<b>Bewertungsebene</b>	<b>Möglicher Kernindikator für das Monitoring</b>	<b>Möglicher „Erfolgsmaßstab“ für die Evaluation</b>	<b>Mögliche Erhebungsmethode</b>	<b>Möglicher Erhebungszeitpunkt</b>	<b>Stichprobe</b>
	<b>Personenbezogene Rahmenbedingungen</b> Personenfragen zur Erfassung soziodemographischer Merkmale einer/aller Person(en) eines Haushalts	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alter</li> <li>• Geschlecht</li> <li>• Berufstätigkeit</li> <li>• Pkw-Führerscheinbesitz</li> <li>• ÖPNV-Fahrkartennutzung</li> <li>• Pkw-Verfügbarkeit</li> <li>• Entfernung zur genutzten ÖPNV-Haltestelle.</li> <li>• Anmeldedatum neuer Wohnsitz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung der ÖPNV-Fahrkartennutzung um x % in einem Zeitraum von y Monaten/Jahren</li> <li>• Stagnation der Pkw-Verfügbarkeit in einem Zeitraum von y Monaten/Jahren</li> </ul>	persönliche/schriftliche Befragung	1. und 2. Nachher-Erhebung	Experimental- und Kontrollgruppe

	Bewertungsebene	Möglicher Kernindikator für das Monitoring	Möglicher „Erfolgsmaßstab“ für die Evaluation	Mögliche Erhebungsmethode	Möglicher Erhebungszeitpunkt	Stichprobe
Maßnahmenbereich Neubürgerpaket/Mobilitätsangebote des Neubürgerpakets	<b>Kenntnis/Wahrnehmung/Akzeptanz der Mobilitätsangebote</b> Abfrage zum Kenntnisstand/zur Wahrnehmung/zur Akzeptanz der im Neubürgerpaket aufgeführten Mobilitätsangebote (Dienstleistungen, Informationsmaterialien, Anreize)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl/Prozent der Personen, die die jeweiligen Mobilitätsangebote kennen bzw. bereits kannten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung des Personenanteils, der die jeweiligen Mobilitätsangebote kennt, um x % in einem Zeitraum von y Monaten/Jahren</li> <li>Verringerung des Personenanteils, der die jeweiligen Mobilitätsangebote nicht kennt, um x % in einem Zeitraum von y Monaten/Jahren</li> </ul>	persönliche/schriftliche Befragung	1. und 2. Nachher-Erhebung	Experimentaltgruppe
	<b>Nutzung der Mobilitätsangebote</b> Ermittlung der genutzten/nicht genutzten Mobilitätsangebote	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl/Prozent der Personen, die die jeweiligen Mobilitätsangebote nutzen bzw. genutzt haben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung des Personenanteils, der die jeweiligen Mobilitätsangebote nutzt, um x % in einem Zeitraum von y Monaten/Jahren</li> <li>Verringerung des Personenanteils, der die jeweiligen Mobilitätsangebote nicht nutzt um x % in einem Zeitraum von y Monaten/Jahren</li> </ul>	persönliche/schriftliche Befragung	1. und 2. Nachher-Erhebung	Experimentaltgruppe



■ **Monitoring und Evaluation von verkehrlichen Maßnahmen**

	<b>Bewertungsebene</b>	<b>Möglicher Kernindikator für das Monitoring</b>	<b>Möglicher „Erfolgsmaßstab“ für die Evaluation</b>	<b>Mögliche Erhebungsmethode</b>	<b>Möglicher Erhebungszeitpunkt</b>	<b>Stichprobe</b>
	<b>Zufriedenheit mit den Mobilitätsangeboten</b> Frage nach der Zufriedenheit bzw. Unzufriedenheit der genutzten/getesteten Mobilitätsangebote.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl/Prozent der Personen, die mit den jeweiligen Mobilitätsangeboten zufrieden bzw. nicht zufrieden sind</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung des Personenanteils, der mit den jeweiligen Mobilitätsangeboten zufrieden ist, um x % in einem Zeitraum von y Monaten/Jahren</li> <li>Verringerung des Personenanteils, der mit den jeweiligen Mobilitätsangeboten nicht zufrieden ist, um x % in einem Zeitraum von y Monaten/Jahren</li> </ul>	persönliche/schriftliche Befragung	1. und 2. Nachher-Erhebung	Experimentaltgruppe

	Bewertungs- ebene	Möglicher Kern- indikator für das Monitoring	Möglicher „Er- folgsmaßstab“ für die Evaluati- on	Mögliche Erhebungs- methode	Möglicher Erhebungs- zeitpunkt	Stichprobe
Mobilitätsverhalten	<b>Kurzfristige und langfristige Veränderung des Mobilitätsverhaltens</b>  Abfrage einmaliger/kurzfristiger sowie langfristiger Verhaltensänderungen  Ermittlung, ob die Personen ihr Mobilitätsverhalten einmalig/kurzfristig bzw. langfristig aufgrund der Maßnahme Neubürgerpaket verändert haben oder nicht, und wenn ja, was sich genau am Mobilitätsverhalten verändert hat (Vorher-Nachher-Vergleich)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsmittel-nutzung vor/nach Umzug (Wege-zweck, Häufigkeit)</li> <li>• Wegefragen (Stich- bzw. Wo-chentag, Grund für Nichtmobili-tät, Zeit des Wegbeginns, Wege-zweck, genutzte Ver-kehrsmittel, Ziel des Weges, An-kunftszeit)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verringerung des Personen-anteils, der al-leine mit dem Pkw fährt (ins-gesamt und für die jeweiligen Wege-zwecke), um x % im Zeit-raum der Pilot-anwendung</li> <li>• Steigerung des Personenan-teils, der Fahr-gemeinschaften bildet/zu Fuß geht/mit dem Fahrrad fährt (insgesamt und für die jeweili-gen Wege-zwecke, um x % im Zeitraum der Pilotanwen-dung</li> </ul>	persönliche/schriftliche Befragung im Post-Test-Kontroll-gruppen-Design mit retrospekti-ven Fragen  Wegeproto-kolle (im KONTIV-/MiD-Design)	Erste Nach-her-Erhe-bung (zur Ermittlung der kurzfris-tigen Verän-derungen)  Zweite Nachher-Erhebung (zur Ermitt-lung der langfristigen Verände-rungen)	Experimen-tal- und Kontroll-gruppe
	<b>Auswirkungen auf das Ver-kehrssystem</b>  Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem (lokal, regional, national) im Vorher-Nachher-Vergleich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veränderung Modal Split</li> <li>• Veränderung Wegezanzahl</li> <li>• Veränderung Wegelängen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abnahme des Pkw-Anteils um x % in einem Zeitraum von y Monaten/ Jahren</li> <li>• Zunahme des ÖV-Anteils, Fuß-/Radanteils um x % über einen Zeitraum von y Monaten/ Jahren</li> <li>• Stagnation der Wegezanzahl in einem Zeitraum von y Monaten/ Jahren</li> <li>• Verringerung der Wegelän-gen um x km/ Jahr in einem Zeitraum von y Monaten/ Jahren</li> </ul>	Messungen, Zählungen, Modellrech-nungen  Untersu-chungen (MiD/ Mobi-lität in Mün-chen)  Erfahrungen aus ver-gleichbaren Projekten	vor, während und nach Durchfüh-rung der Pilotanwen-dung	

	Bewertungsebene	Möglicher Kernindikator für das Monitoring	Möglicher „Erfolgsmaßstab“ für die Evaluation	Mögliche Erhebungsmethode	Möglicher Erhebungszeitpunkt	Stichprobe
		• CO <sub>2</sub> -Reduktion	• Verringerung des CO <sub>2</sub> -Anteils um x % in einem Zeitraum von y Monaten/Jahren			

#### 5.4 Vorschlag für die organisatorische und institutionelle Einbindung

Die Aktivitäten für ein regionales Neubürgerpaket sind vor allem auf Initiative der Landeshauptstadt München zurückzuführen. Aus institutioneller Sicht ist die Landeshauptstadt München zusammen mit der MVG für das Münchner Neubürgerpaket verantwortlich, das regionale Neubürgerpaket läuft derzeit unter alleiniger Federführung des MVV.

Eine Kooperation für das regionale Neubürgerpaket zwischen dem Münchner Verkehrsverbund und einer regionalen Organisation – entsprechend der institutionellen Kooperation auf städtischer Ebene – wäre wünschenswert, birgt die derzeitige Organisation unter anderem die Gefahr, dass der Fokus der Marketingaktivitäten zu stark auf die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel ausgerichtet wird. Auch dürften aus Sicht eines Verkehrsverbundes (betriebs-)wirtschaftliche Gründe wesentliches Ziel der Aktivitäten sein, während regionale Institutionen eher überfachliche oder fachliche Ziele (z. B. Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel) verfolgen.

Auf regionaler Ebene agieren in der Region München verschiedene Organisationen mit überörtlichen Aufgaben und Zielsetzungen. Zu nennen sind im Wesentlichen der Regionale Planungsverband München, der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, der Verein Wirtschaftsraum Südbayern, die Initiative Europäische Metropolregion München und die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV).

Auf Ebene der Initiative Europäische Metropolregion München, die als eine Plattform zur freiwilligen, projektorientierten Zusammenarbeit regionaler Akteure in der Metropolregion München zu verstehen ist, existiert bereits eine Arbeitsgruppe Mobilität, die sich mit dem Thema Erreichbarkeit beschäftigt – sowohl einer optimalen Erreichbarkeit der Europäischen Metropolregion München innerhalb Europas als auch der bestmöglichen Entwicklung der Verkehrserschließung aller Teilräume innerhalb der Metropolregion. Akteure bzw. Teilnehmer dieser Arbeitsgruppe sind unter anderem auch der Regionale Planungsverband München, die MVG und der MVV. Hier wäre es denkbar, den Maßnahmenbereich „regionales Neubürgerpaket“ als Projekt mit aufzunehmen und zu bearbeiten bzw. umzusetzen.

Zu den wesentlichen Aufgaben des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München zählt die Erarbeitung konkreter Projekte im Auftrag seiner Mitglieder. Unter anderem werden auch Verkehrskonzepte erstellt. Hier könnte der Fokus mehr auf sogenannte weiche Maßnahmen gelegt werden und das Thema Neubürgerberatung stärker berücksichtigt werden.

Auf Planebene könnte das Projekt „regionales Neubürgerpaket“ beispielsweise im Regionalplan aufgegriffen werden und konkret als Maßnahme aufgeführt werden. Aus institutioneller Sicht wäre eine stärkere Einbindung des Regionalen Planungsverbands

auf Projektebene sinnvoll und wünschenswert, z.B. auch im Rahmen der erwähnten Initiative Europäische Metropolregion München.

## 6 Fazit

Das Münchner Neubürgerpaket und das Neubürgerpaket für die Region München sind zwei von vielen Projekten der Stadt- und Regionalentwicklung in der Planungsregion, die dazu beitragen sollen, die Verkehrsverhältnisse langfristig zu verbessern und den Modal Split dauerhaft zugunsten umweltverträglicher Verkehrsmittel zu verändern.

Der Wirkungsermittlung und -bewertung kommt dabei eine tragende Rolle zu, gilt es doch, neben der Überzeugung der beteiligten und betroffenen Akteure den Maßnahmenbereich „Neubürgerpaket“ im Hinblick auf seine Effektivität zu evaluieren und im Falle einer positiven Evaluation dauerhaft auf städtischer und regionaler Ebene zu etablieren.

Allerdings fällt am Beispiel des Münchner Neubürgerpakets auf – und dieser Aspekt bezieht sich auch auf andere Fallbeispiele –, dass im Vorfeld des Pilotprojektes wenig spezifische und auf bestimmte Zeiträume bezogene, überprüfbare Ziele (messbare Zielvorgaben/Erfolgsindikatoren) formuliert bzw. diese nicht offensiv nach außen vertreten wurden (vgl. Kapitel 4.1).

Die Aufstellung eines differenzierten Zielsystems mit geeigneten Indikatoren zur Messung von Entwicklungen bzw. Entwicklungsfortschritten ist aber auch deshalb wichtig, da es bei der Erfolgsermittlung und -bewertung des städtischen und regionalen Neubürgerpakets nicht nur um die prozentuale Veränderung des Modal Split geht (diese Vermutung liegt beim Münchner Neubürgerpaket nahe, werden als konkrete Zahlen lediglich eine Verminderung des MIV um 5 % und eine Steigerung des ÖPNV um 5 % genannt). Weitere wesentliche Indikatoren sind beispielsweise auch in Zusammenhang mit dem Neubürgerpaket selbst zu nennen, wie die Akzeptanz, Nutzung und Zufriedenheit mit dem Neubürgerpaket und den darin enthaltenen Informationen (Zahlen hierzu finden sich für das Münchner Neubürgerpaket in Publikationen, Vorträgen, Studien o. ä. nicht).

Eine klare Positionierung und Darstellung eines differenzierten Ziel- und Indikatorensystems sowie zu Methoden des Monitorings und der Evaluation tragen aber gerade dazu bei, auf der einen Seite das Instrumentarium Neubürgerpaket effektiv weiterzuentwickeln und es auf der anderen Seite langfristig auf städtischer und regionaler Ebene zu etablieren.

## Literatur

- Bamberg, S.; Heller, J.; Heipp, G.; Nallinger, S. (2008): Multimodales Marketing für Münchner Neubürger. Entwicklung, Evaluation, Ausblick. In: Internationales Verkehrswesen, H. 3, S. 73-76.
- Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (2004): Luftreinhalteplan für die Stadt München. München.
- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (2006): Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006. München.
- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (2002): Gesamtverkehrsplan Bayern 2002. München.
- Brög, W.; Lorenzen, K. (1998): Neue Wege des Marketing – Misserfolge und neue Chancen im Produkt-Marketing. In: Der Nahverkehr, H. 9, S. 14-18.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.) (2007): Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Bonn. = BBR-Online-Publikation 21/2007.

- Frank, D. (1994): Die blaue Zone. Das BMW-City-Konzept für München. In: Behrendt, S.; Kreibich, R. (Hrsg.): Die Mobilität von morgen. Umwelt- und Verkehrsbelastung in den Städten. Weinheim/Basel, S. 75-100. = ZukunftsStudien, Bd. 12.
- Janssen, L. J.; Kirchhoff, P. (1998): MünchenMobil. Handbuch Verkehr und Umwelt München und Region. München.
- Klößner, C. A. (2005): Können wichtige Lebensereignisse die gewohnheitsmäßige Nutzung von Verkehrsmitteln verändern? In: Umweltpsychologie, 9. Jg., H. 1, S. 28-45.
- Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (2005): Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München. Infrastruktur und Qualität im Öffentlichen Personennahverkehr. München.
- Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (2006a): Verkehrsentwicklungsplan. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 15. März 2006. München.
- Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (2006b): Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplan (VMP), Teil Gesamtkonzept Mobilitätsmanagement. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 13.12.2006. München.
- Landeshauptstadt München; Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) (2005): München begrüßt Neubürger mit „Mobilitäts-Organizer“. Pressemitteilung vom 25.10.2005.
- Landeshauptstadt München; Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) (2007): „Gscheid Mobil“ für Neubürger: Mobilitätsberatung erfolgreich – rund acht Prozent mehr Fahrten im ÖPNV – LHM und MVG setzen Projekt weiter fort. Gemeinsame Pressemitteilung vom 11.10.2007.
- Münchener Verkehrs- und Tarifverbund (MVG) (2007): Regionaler Nahverkehrsplan für das Gebiet des Münchener Verkehrs- und Tarifverbund. München.
- Prognos AG (2007): Zukunftsatlas 2007. Berlin.
- Regionaler Planungsverband München (2003): Regionalplan München. Fortschreibung Verkehr und Nachrichtenwesen, Stand 09.12.2003. München.
- Wappelhorst, S. (2006): Mobilitätsmarketing für Neubürger – Aktivitäten in den Metropolregionen Deutschlands, Ergebnisse einer Befragung regionaler Planungsstellen. Neubiberg. = Studien zur Raumplanung und Projektentwicklung, H. 1/06.
- Wappelhorst, S. (2008): Mobilitätsmarketing für Neubürger – Ergebnisse einer mündlichen Befragung von Neubürgern in den Gemeinden Ottobrunn und Unterhaching. Neubiberg. = Studien zur Raumplanung und Projektentwicklung, H. 3/08.

## **Internet**

- <http://www.arrive.de/index.php?aid=314-1&bid=314-2>, Zugriff am 06.10.2008.
- [http://www.muenchen.de/Rathaus/plan/stadtentwicklung/verkehrsplanung/mobilitaet/98912/09\\_mobilima.html](http://www.muenchen.de/Rathaus/plan/stadtentwicklung/verkehrsplanung/mobilitaet/98912/09_mobilima.html), Zugriff am 20.07.2009.
- <http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtspitze/obkolumnarchiv/2005/151680/1219.html>, Zugriff am 21.07.2009.
- <http://www.region-muenchen.com/region/region.htm>, Zugriff am 20.07.2009.
- <http://www.statistik.bayern.de/daten/intermaptiv/archiv/home.asp>, Zugriff am 14.01.2009.